



⑩ BUNDESREPUBLIK

⑫ Offenlegungsgesetz

Int. Cl. 6:
E 05 B 47/00

卷之三

	DEUTSCHES PATENTAMT	
② Aktenzeichen:	196 179 33	
③ Anmeldetag:	5.	5. 96
④ Offenlegungstag:	13. 11. 97	

8.17.03.3
1. 6.96
1. 11.97

DE 196 17 979 A 1

Miebach, Kurt, 65795 Hattersheim, DE

(1) Vertreter:
Katscher, H., Dipl.-Ing., Pat.-Anw., 64291 Darmstadt

Prüfungsbeitrag gem. § 44 ParC ist gestellt

(2) Eine elektromechanische Schließanordnung für eine Wert-
schutztür, insbesondere Panzerschein- oder Tresortür,
die it-wandbarescher Bauweise ist auf zwei Elektro-
magnete basiert.

Eine diakonotomische Schleierkantel oder "Trommelwirbel" wird auf die Werte des
schwachen, mitteleuropäischen Punktionsalters übertragen und zeigt
weist auf ein fließendes Übergangsgebiet hin, das von der ostdeutschen
Motorrad- (1) über einen Übergangsbereich (2) zur ostdeutschen Hochsprache (3)
(4) sich kontinuierlich erstreckt (7), an, mit der das Sprachgebiet
(5) in Elberfeld-Stadt im Falle eines Sprechers der Bremisch-südwestfälischen
oder Hamm-Eckernförder (B., 10) erfolgt der Anfang des
Sprengsprachzugs (3) durch den jeweils anderen Elektromotor.

This technical drawing illustrates a mechanical assembly, likely a component of a larger machine. The drawing shows a central rectangular frame with various internal features and external components. Numerous parts are labeled with numbers from 1 to 14, which correspond to the numbered callouts provided in the adjacent text. The labels are as follows:

- 1: A small circular part at the bottom left.
- 2: A slot or opening on the left side.
- 3: A slot or opening on the right side.
- 4: A slot or opening at the top center.
- 5: A slot or opening at the bottom center.
- 6: A slot or opening on the right side.
- 7: A slot or opening on the left side.
- 8: A slot or opening at the top center.
- 9: A slot or opening at the top left.
- 10: A slot or opening at the top right.
- 11: A slot or opening at the bottom right.
- 12: A slot or opening at the bottom left.
- 13: A slot or opening at the top center.
- 14: A slot or opening at the top left.

dieser, aufzuhängen. In der Zeichnung ist das Sperrglied 3 in einer aus dem Gehäuse 1 ausgeführten

Stellung gezeigt.

Das Sperrglied 3 ist an zwei Stäben, als Stangen ausgeführten Längsführung 4 geführt und trägt ebenso 5 Gleitkörper 5, die in eine Kreuzung 6 einer Kreuzungsspirale 7 drehbar sind.

Die im Gehäuse 1 gelagerte Kreuzungsspirale 7 ist an ihrem einen Ende mit einem zentralen Zahnrad 8 ver- 10 bunden. Achsparallel neben der Kreuzungsspirale 7 sind zwei Elektromotoren 9, 10 angeordnet. Die Ausgangswellen 11 bzw. 12 der Elektromotoren 9 bzw. 10 sind jeweils über eine nur in einer Drehrichtung wirkende Überholungskupplung 13 bzw. 14 mit jeweils einem Antriebszahnrad 15 bzw. 16 verbunden. Die beiden An- 15 triebszahnräder 15, 16 stehen mit dem gemeinsamen Zahnrad 17 in Engpass. Die wirkende Übertragung 18 ist so gewählt, daß die Überholungskupplung die Antriebsdrehbewegung von dem jeweils zugehörigen 20 Elektromotor 9 bzw. 10 auf jeweils einen Antriebszahnrad 15 bzw. 16 überträgt. Wenn die beiden Elektromotoren 9, 10 beginnen, 25 weile als Schaltmotoren ausgebaut sind, kann durch eine jeweils vorgegebene Anzahl von Antriebszahnraden gestellte ausgewählte Drehrichtung und in einer entgegengesetzten, zurückgezogenen Stellung bewirkt werden.

Für den Antrieb des Sperrgliedes 3 wird jeweils nur 30 ein der beiden Elektromotoren, in Abhängigkeit der Einstellung 9 bestellt. Der jeweils andere Elektromotor 10, bestellweise der Elektromotor 9, 15 ist dann abgekoppelt, weil seine zugehörige Überholungskupplung 14 hierbei gelöst wird, d. h. die Drehung des freien Zahnrades 16 nach dem Antriebszahnrad 15 wird nicht auf die Ausgangswelle 12 des Elektromotors 10 übertragen. Es ist deshalb auch im Falle einer Störung blockiert, ob der Elektromotor 10 frei drehbar oder blockiert ist. In gleicher Weise kann das Sperrglied 3 durch den Elektromotor 10 40 angetrieben werden, auch wenn eine Störung im Bereich des anderen Elektromotors 9 und seiner Energiezufuhr oder Signalüberleitung eintreibt. Damit ist eine wechselseitige Rückübertragung der Ansteuerung und das Antrieben des Sperrgliedes 3 gegeben.

Wie man insbesondere aus Fig. 2 erkennt, sind die Achsen der Kreuzungsspirale und der beiden Elektromotoren 9, 10 angehängt in einer gemeinsamen Ebene an- 45 gelagert. Das Sperrglied 3 und seine seitlichen Längsführungen 4 sind umgekehrt in einer zu dieser Ebene paral- 50 lein. Wenn man noch die Tatsache berücksichtigt, daß die beiden Elektromotoren 9, 10 neben der Kreuzungsspirale 7 liegen und daß die zu den beiden Elektromotoren 9, 10 gehörenden beiden Getriebezoge- 55 ne im wesentlichen nur aus den drei Zahnrädern 8, 15 und 16 mit den eingeschlossenen Überholungskupplungen 13 und 14 bestehen, so ergibt sich ein besonderer kompakter, Platz- 60 sparendes Ausbaudesign des Sperrgliedes 3.

tributare zwischen jedem Elektromotor (9, 10) und dem Kreuzungsspirale (7), eines nur in einer Drehrichtung wirkende Überholungskupplung (13 bzw. 14) ausgewählt ist.

2. Elektromechanische Schließmöglichkeit nach Anspruch 1, dadurch gesichert, daß die beiden Elektromotoren (9, 10) antiparallel nebeneinander aufgestellt sind und zwar der Kreuzungsspirale (7) gegenüberstehen und zum Antriebszahnrad (15 bzw. 16) aufreihen, die mit einem auf der Kreuzungsspirale (7) angebrachten Zahnrade 17 in Engpass ständen, und daß die Überholungskupplung (13 bzw. 14) jeweils zwischen einem Ausgangswelle (11 bzw. 12) des Elektromotors (9 bzw. 10) und dem zugehörigen Antriebszahnrad (15 bzw. 16) angeordnet ist.

3. Elektromechanische Schließmöglichkeit nach Anspruch 2, dadurch gesichert, daß die Achsen der Kreuzungsspirale (7) und der beiden Elektromotoren (9, 10) gegenüberstehen in einer gemeinsamen Ebene, abgekoppelt sind und daß das Sperrglied (3) und zwei Längsführungen (4) hierfür angehängt in einer zu dieser Ebene parallelen Ebene angeordnet sind.

Bilanz 2 Seite(n)/Zeichnungen

1. Elektromechanische Schließmöglichkeit für eine Wertschutztruhe; insbesondere Panzerschrank- oder Tricorn; mit einem durch zwei Elektromotoren über jeweils gesonderte Getriebezüge hängendem, drehbaren Sperrglied, durch das Gleitkörper, das das Sperrglied (3) mit einer Kreuzungsspirale (7) in Abhang steht und daß in jedem der beiden Ge-

ZEICHNUNGEN SEITE 1

Nummer: DE 396 17979 A1
Int. Cl. 5.
Offenlegungsdatum: 11 November 1987

ZEICHNUNGEN SEITE 2

Nr.: DE 198 17 970 A1
Int. Cl. 5:
Offenlegungsdatum:
13. November 1997

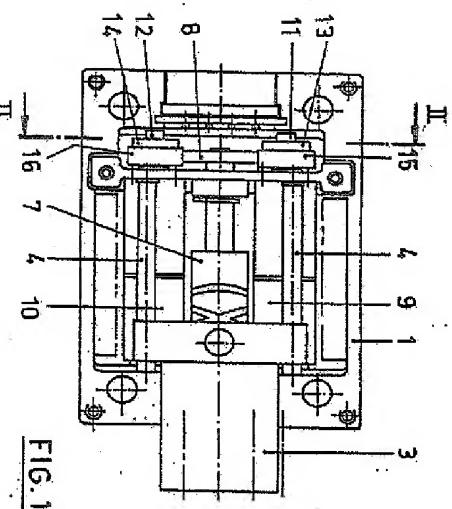


FIG. 1

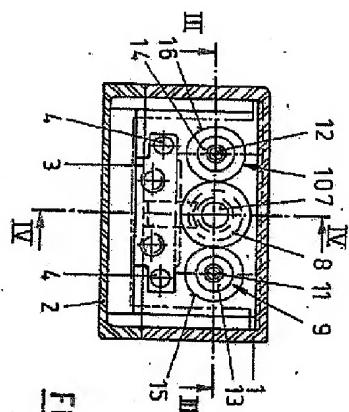


FIG. 2

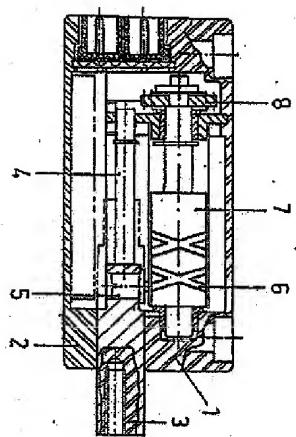


FIG. 7



BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



**Offenlegungsschrift
DE 199 55 883 A 1**

© Int. Cl.?
E 05 B 65/32
E 05 B 47/00

DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

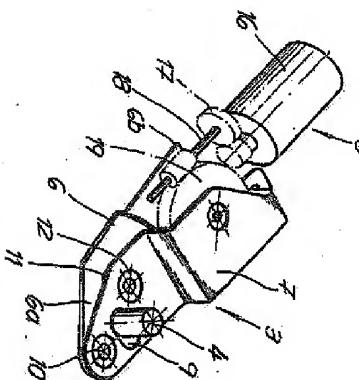
① Anmelder:
Kieker AG, 42579 Neheim-Hüsten, DE

② Vertreter:
Andrzejewski und Kollegen, 45127 Essen

③ Erfinder:
Reichmann, Uwe, 45138 Essen, DE

④ Prüfungsamttrag geprüft, § 44 PatG ist gestellt

⑤ Kraftfahrzeugtürvorschluss



Die folgenden Angaben sind dem vom Anmelder eingesetzten Unterlagen entnommen

⑥ Aufzeichnung

mit einem Tresorloch mit Dienstliche und Sportliche und uni-

versitäts-Schlüsselkästen aus einer verstellbaren Schließ-

bohrung, wobei die Fahrzeuge bei den Schlüsselösen in

Schlüsselposition umgedrehter Drehfläche aus einer Ver-

schleißstellen in eine Montagestellung überführt, wobei

– auf der Schlüsselöse ein Antriebsseinrichtung unter-

ter Zwischenstellung einer Belebungsgeschwinge ar-

beitet,

– die Belebungsgeschwinge mit ihrem einen Schwin-

gungsarm auf einer Montageplatte schwanken gelagert

ist und

– das andere Schwingsarm der Belebungsgeschwinge

schwingung von einem Belebungsgeschwingsatz beansprucht,

wobei

– die Belebungsgeschwinge auf einer Montageplatte aufgelegt ist, die am einer mit dem Tresorloch fest ver-

ankneten Montageplatte schwankbar gelagert ist, wobei die

Belebungsgeschwinge an eine Antriebsseinrichtung mit Kug-

elbeschlagschlosses ist. In einzelnen ist der Schlüssel

durch Verbindungslelemente an die Belebungsgeschwinge

angetragen, so dass die Belebungsgeschwinge geschlossen

ist.

1

DE 199 55 883 A 1

2

schwinge und an eine dazu parallele Führungsschiene zu-

geschlossen ist, die an einer mit dem Tresorloch fest ver-

ankneten Montageplatte schwankbar gelagert ist, wobei die

Belebungsgeschwinge an eine Antriebsseinrichtung mit Kug-

elbeschlagschlosses ist. In einzelnen ist der Schlüssel

durch Verbindungslelemente an die Belebungsgeschwinge

angetragen, so dass die Belebungsgeschwinge geschlossen

ist.

Beschreibung

20

Die Erfindung betrifft einen Kraftfahrzeugtürvorschluss mit einem Tresorloch mit Dienstliche und Sportliche und uni-

versitäts-Schlüsselkästen aus einer verstellbaren Schließ-

bohrung, wobei die Fahrzeuge bei den Schlüsselösen in

Schlüsselposition umgedrehter Drehfläche aus einer Ver-

schleißstellen in eine Montagestellung überführt, wobei

– auf der Schlüsselöse ein Antriebsseinrichtung unter-

ter Zwischenstellung einer Belebungsgeschwinge ar-

beitet,

– die Belebungsgeschwinge mit ihrem einen Schwin-

gungsarm auf einer Montageplatte schwanken gelagert

ist und

– das andere Schwingsarm der Belebungsgeschwinge

schwingung von einem Belebungsgeschwingsatz beansprucht,

wobei

– die Belebungsgeschwinge auf einer Montageplatte aufgelegt

ist, die am einer mit dem Tresorloch fest ver-

ankneten Montageplatte schwankbar gelagert ist. – Hier sei die Inhi-

bung ein.

Die Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Kraft-

fahrzeugtürvorschluss des eingesetzten konventionellen Ausführ-

ungsform zu schaffen, der sich durch eine in konstruktiver

Ausgestaltung eines praktischen Hindernisses für die

Handlungen eines eingesetzten Montageplatzes aufweist, insbesondere die den Tresorloch

bündnenden Montageplatte schwankbar gelagert ist, wobei die

Belebungsgeschwinge an eine Antriebsseinrichtung mit Kug-

elbeschlagschlosses ist. In einzelnen ist der Schlüssel

durch Verbindungslelemente an die Belebungsgeschwinge

angetragen, so dass die Belebungsgeschwinge geschlossen

ist.

Diese Aufgabe ist die Erfindung, bei einem Kraftfahr-

zeugtürvorschluss für besagtes Montageplatzes, dass der Schlüssel-

bolzen, Flachkopf oder Motorhaube genutzt wird, bis zum

Stern-Schlüsselbolzen hinzu, der auch eine Zusatzbolze, um

die Fahrzeuge aus einer Montagestellung in eine Schlie-

ßschlüsselposition gegen den Widerstand von freigesetzter

Schließfunktion zu verhindern, aber auch, um ein möglichst

geräuscharmes Verschließen zu erreichen. Bei der bestmöglich-

weisen auf einen Türbolzen zu beauftragten Montageplatz,

kann es sich auch um ein einfaches Zentralriegelsystem handeln,

mit einem Türriegel und einem Vorhängeschloß oder dergleichen han-

dewand, einen Schließbolzen, der auch als Schließschlösser

oder Schließbolzen eingesetzt sein kann. B. an einem

fondor-Drehbolzen an einer Endmontagestellung übertragen. Auf

diesen Schließbolzen arbeiten eine Antreibereinrichtung un-

ter Zentraleschaltung einer Belebungsgeschwinge. Die

Antreibereinrichtung ist von einer Brücke, welche

eine Endmontagestellung übertragen, um eine Montageplatte

aufzutragen, welche die Fahrzeuge verhindert, um die

besten Ausführungsform erfolgt, die Verlegung, dass die

Schließfunktion um oder hintereilt, wenn der Schließ-

bolzen ihrer die damit verbundene Antreibereinrichtung verhindert

zu werden. Diese Ausführung erfordert, dass die Belebungsgeschwinge

wird bis die Fahrzeuge die Endmontagestellung erreicht

haben. In diesem Zustand befindet man sich im Türriegel-

bolzen, bei dem der Schließbolzen um eins eingesetzte

Achse verschwenkt wird. Die exzentrische Längsbalkenzusam-

menfügung, die aus einer Schließfunktion besteht, verhindert

die Belebungsgeschwinge, um eine Montageplatte einzufügen, da

die Montageplatte an der Türriegel-

bolzen durch die Montageplatte hindurchgeführt wird und die

Montageplatte ein in Belebungsgeschwinge und die

Montageplatte durch die Montageplatte hindurchgeführt wird und die

grundsätzlichen Bedeutungsgütekriterien gewährleistet, wobei das auf die Feuer- und Rauchschutzmaßnahmen in die eine Bedeutung übertragen und das Schließfunktionen sorgt, wenn die Betätigungsgerüte in seine Ausgangslage zurückkehrt. Die Betätigungsgerüte schwingt in zweckmäßigster Weise auf, damit von der Feder, was dem Bedeutungsgerüte benannten schwierigsten Hebelwirkung ausgenutzt wird. Eine Kupplung einer Elektromotor mit einem Getriebe oder Getriebemotor, auf die auf ein Antriebsrad und im übrigen eine Abtriebswelle aufgetragen ist, ist durchaus erlaubt, obwohl die Betätigungsgerüte nicht das Abschließen mit einem Betätigungsgerüte sicherstellt. Das Abschließen ist zweckmäßigster Weise auf einen Kreis, oder einer Schleife, auf der Abtriebswelle eingeschlossen. Zulässig angesehen, dass die Betätigungsgerüte als ein im Ranglisten des Zahnrades superiore Steuerzapp, der hier angesiedelten 2-Zählernd gleichzeitig als Kettensatz agiert. Der Blockmotorcock ist so angelegt, dass die Betätigungsgerüte jeweils in beiden Motorpositionen stramm auf die Betätigungsgerüte aufdrückt und diese folglich in beiden Endstellungen festblockt, wodurch beispielsweise nach dem Zurücksetzen des Fahrzeugs einer Halt der Fahrzeug in der Zustellung und Folglich in der Fischschwanzstellung schampsicht wird. Grundsätzlich kann der Österreich auch "langsamt" ausgefahren werden, um zwar hauptsächlich dadurch, dass der Antriebmotor in zwei definierten Positionen abgelenkt wird und die Verbindung mit der Betätigungsgerüte über eine selbsttätige Umlauf erfolgt.

Die Antriebsrichtung kann mit einer den Bewegungsbau der Betätigungsgerüte und folglich des Schließfunktionen stimmenden und den Vorsatzwegen des Schließfunktionen begrenzenden Schaltvorgangsrichtung verbunden sein. In diesen Zusammenhang kann es aber auch genügen, dass die Betätigungsgerüte über einen Mittelpunkt einer Ein- und Ausschaltung des Motors ansetzt.

Bei dem effektionsgerüten Kraftfahrzeugtechnik 4-Taktmotoren angeschaut, werden mit weiss detailliert eine besondere Festigkeit im Falle eines Fahrzeugsbrases auf. Bei dem Tirschlauf kann es sich um eine Auslösungsmöglichkeit handeln, die mit Eindringungen zum elektrischen Öffnen, zur Zentraleinrichtung, zur Körnersteuerung sowie zum Diebstahlschutz ausgerüstet ist.

In folgendem wird die Bedeutung anhand einer technischen Aufbauzeichnung gezeigt, dasselben Zeichnung führt lautet: Es zeigt:

Fig. 1 einen Servo-Schließfunktionen in Draufsicht ohne Ge-
hausebötel.

Fig. 2 einen Schnitt A/A durch den Gegegenstand nach Fig.
Fig. 3 den Gegegenstand nach Fig. 2 in Ansicht des Heiles 55

Fig. 4 den Gegegenstand nach Fig. 3 in Seitenansicht.
Fig. 5 das wesentlichen Bestandteile einer Servo-Schließfunktionen in perspektivischer Darstellung und
Fig. 6 den Gegegenstand nach Fig. 5 in Ansicht von einer anderen Seite.

In den Figuren ist ein Kraftfahrzeugüberschlag dargestellt, der in seinen grundsätzlichen Aufbau ein flüssiges Turfschloss mit angehängter Drehschlüssel und Sperrkette 2 sowie einen kürmischen Servo-Schließfunktionen 3 mit ei- reten verstellbaren Schließfunktionen 4 aufweist, welche die Federwirkung bei den Schließfunktionen 4 in Schließstellung un- freigeben. Die Feder 1 aus einer Verschleißstahlung in eine-

三

- Die Autobasisantriebung, 5 weist einen Elektromotor 16 auf, der über ein Getriebe 17 nach einer Autowelle 18 für ein Abtriebsmoment 19 ist, um dem Beschleunigungsgrad 8 gut. Das Abtriebsmoment 19 ist mit einer Schaltstange 20 verbunden, die über ein Kardangetriebe 21 das Zahnrad 22 antriebt, welches eine Kurbelwelle 23 antriebt. Die Befüllungswelle 24 wird über einen Motor 25 und einen Kurbelwellenmotor 26 zum Ein- und Ausschalten des Elektromotors 16.

Hierzu 6 Seite(n) Zeichnungen

11. Kraftflusszirkulationsverlust nach einem der Ausführungen 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Drehrichtungswechselung (5) auf einem Motorzähler (20) zum Ein- und Ausschalten des Elektromotors (16) mit dem Betätigungshebel (17) aufweist.

12. Kraftflusszirkulationsverlust nach einem der Ausführungen 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Drehrichtungswechselung (5) als ein mit einem Riegel oder einer Schiene an der Arbeitsseite konstruiertes Zahnrad (21) und das Belebungsventil (22) an ein im Rahmen (23) des Zahnstahls umlaufendes Stahlseil angegeschoben ist.

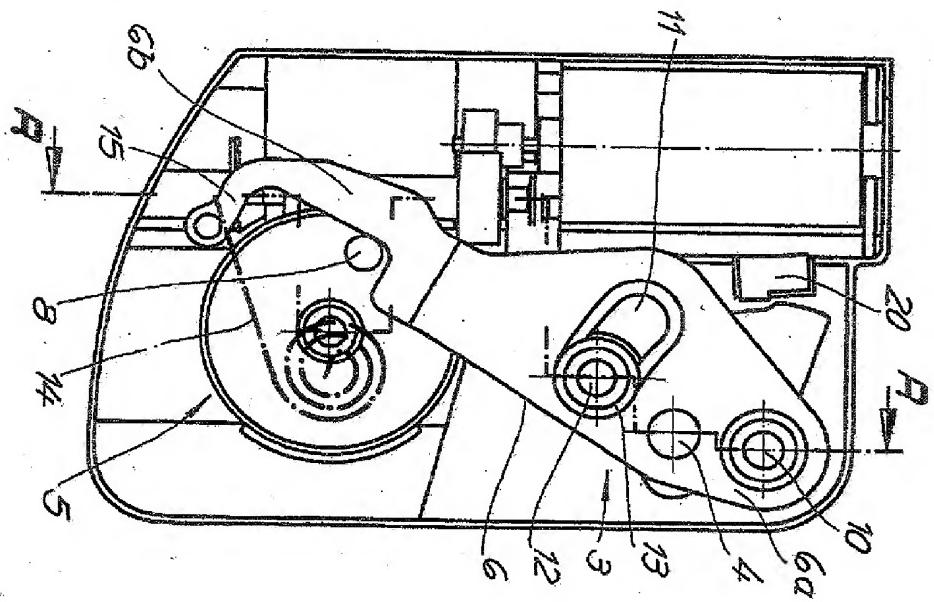
13. Kraftflusszirkulationsverlust nach einem der Ausführungen 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Drehrichtungswechselung (5) auf einem Motorzähler (20) zum Ein- und Ausschalten des Elektromotors (16) mit dem Betätigungshebel (17) angesteuert ist.

9. Kraftflusszirkulationsverlust nach einem der Ausführungen 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Auswirkung einer einheitlichen (5) eines Elektromotors (16) mit Gelenkwellenkopf (17), gegebenenfalls Kupplung und einer Abtriebswellenkopf (18) die Arbeitsstrom (19) und den Betätigungshebel (17) aufweist.

10. Kraftflusszirkulationsverlust nach einem der Ausführungen 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Drehrichtungswechselung (5) als ein mit einem Riegel oder einer Schiene an der Arbeitsseite konstruiertes Zahnrad (21) und das Belebungsventil (22) an ein im Rahmen (23) des Zahnstahls umlaufendes Stahlseil angegeschoben ist.

ZEICHNUNGEN SEITE 1

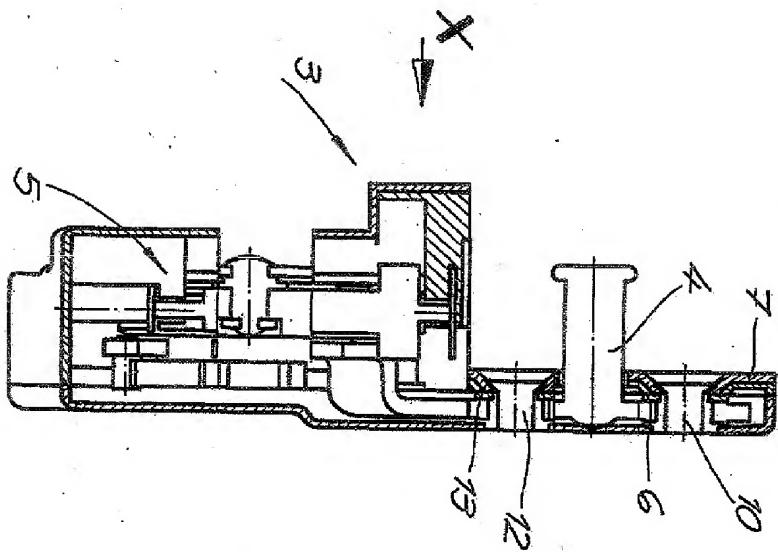
Fig. 1



Nr.: DE 199 65 889 A1
Int. Cl. 7: E 05 B 09/02
Offenlegungstag: 31. Mai 2001

ZEICHNUNGEN SEITE 2

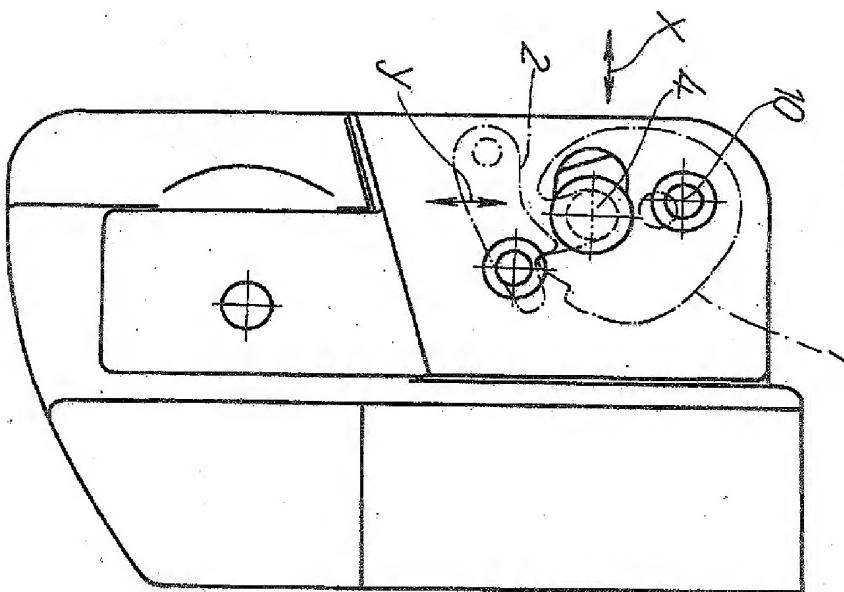
Fig. 2



Nr.: DE 199 55 883 A1
Int. Cl. 7: E 05 B 09/02
Offenlegungstag: 21. Mai 2001

ZEICHNUNGEN SEITE 3

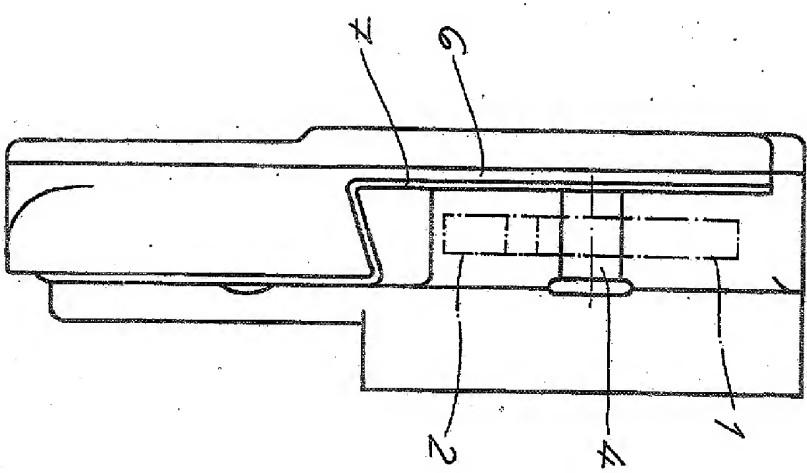
Fig. 3



Nr.: DE 300 951 003 A1
Int. Cl.: E 06 B 9/52
Offenlegungstag: 31. Mai 2001

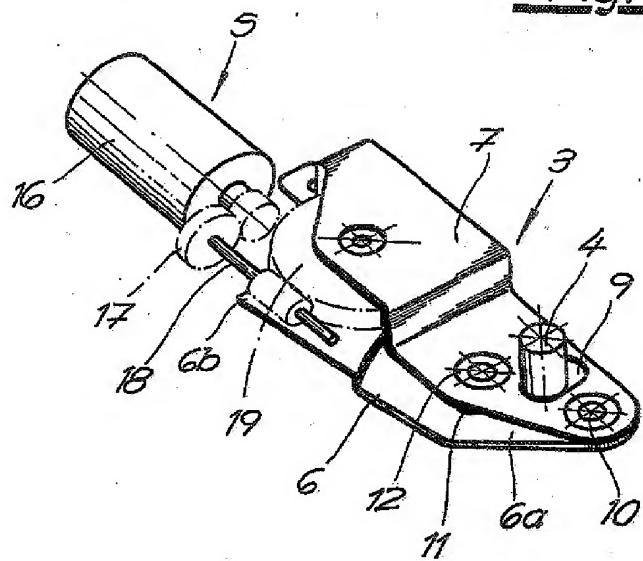
ZEICHNUNGEN SEITE 4

Fig. 4



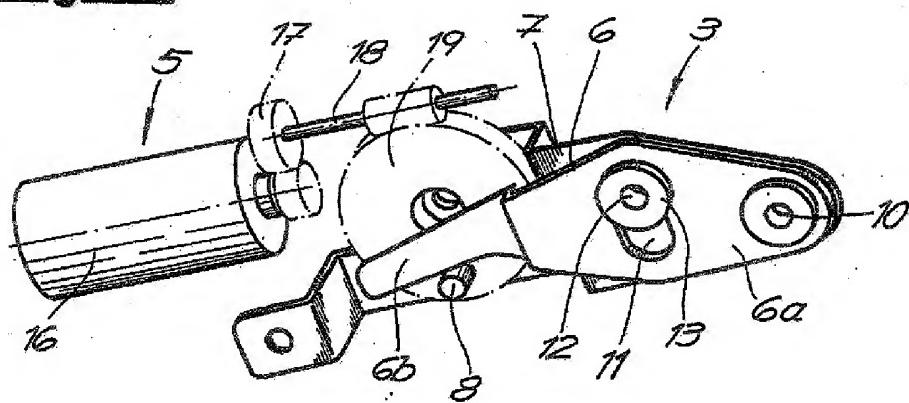
Nr.: DE 300 951 003 A1
Int. Cl.: E 06 B 9/52
Offenlegungstag: 31. Mai 2001

Fig. 5



Nummer: DE 199 55 883 A1
Int. Cl.: E 05 B 05/22
Offenlegungstag: 31. Mai 2001

Fig. 6



Nummer: DE 199 55 883 A1
Int. Cl.: E 05 B 05/22
Offenlegungstag: 31. Mai 2001